

契約運賃制における盟外船積

特免條項をめぐる論争

高 村 忠 也

一、序

本稿に所謂契約運賃制 (contract rate system, dual rate system or exclusive patronage contract system) とは、荷主は特定航路上における運送貨物の全部 (勿論その適用より除外される特定品目もある) を同盟運送人に委託することを約し、他方同運送人はその代償として比較的低廉な契約運賃 (contract rate) の適用——からざる荷主には比較的高い非契約運賃 (non-contract rate) を課する——に同意することを契約内容とする制度を言う。

このような契約運賃制が、第二次世界大戦後、従前以上に世界海運関係者の関心を昂めつゝあるが、契約運賃制自体の適法性、契約運賃と非契約運賃間の較差の妥当性、契約違反の場合荷主に負わされる損害賠償の適否、F.O.B. 案件の場合における盟外船積特免条項の解釈等が、その際的主要論争課題である。盟外船積特免条項の取扱ひ方についての当事者の主張及び取締機関の見解を中心として論議の跡を辿り、これに若干の卑見を加えることを本稿の主要目的とする。

尙、その間の事情は幾分異なるけれども我が国の公正取引委員会の態度と異つた見解を、同様な性格を有つた米国会衆国の連邦海事委員会 (United States Federal Maritime Board) が最近表明したことは、この問題の統一的解決により大なる複雑性を加えるものであると言わなければならぬ。

二、公正取引委員会の基本方針

盟外船積特免条項とはいかなることを言うのであろうか。

「緊急もしくは他の特別な事情の場合には、同盟書記は同盟船による船積みを許可する。F. O. B. 条件で、外国の買手が船積みする船を指定し且その船が盟外運送人によつて運航されている場合には、同船積みは本契約から除外され、荷主は罰則を受けることなく盟外船積みを自由に行うことができる」と言う趣旨のものがこれである。

我が国に關する限り、このような盟外船積特免条項が他の問題の一部として論評された事例を別にすれば、昭和十九年九月二十日、公正取引委員会事務局長より日本復航運賃同盟 (Japan Homeward Freight Conference) 地方議長宛に送付された、その照会に対する回答書が最初のものと思われる。

第二次世界戦争直後の本邦の貿易は、輸出入共に国营方式が採られていたが、昭和二十三年秋頃より、少くとも輸出については民間貿易に復帰し、貿易総額も昭和二十一年を一〇〇とすれば、二十二年は一七一、二十三年は二三〇、二十四年は三四二と大幅な上昇を示すに到つた。然るに当時の本邦海運は極く少数の外航適格船を有つに過ぎずその活動範囲は僅かに沿岸航路及び一部の近海航路に限られていた。かくして我が国の貿易総額の増大に伴い、好機到れりと、日本海運の空白につけてこんで外国の船会社が日本を中心とする遠洋定期航路に踵を接して進出して来た。

このような事情の下に、日本をめぐる主要外国航路に日本の船会社を含まない外国の船会社のみによる海運同盟が漸次復活結成されることゝなつた。就中日本から歐洲諸港向けの航路においては極東復航運賃同盟 (Far Eastern Freight Conference—Homeward) が早く結成を見た。戦争前この航路を支配していた海運同盟は極東復航同盟 (Homeward Straits, China and Japan Conference) であり、これは同盟内部規約として就航船隻数、積揚地、船種、運賃率及び特殊貨物の積取りとその運賃率等について強力な制限規定を有ち、又対荷主契約としては運賃延戻制を採用し、荷主と緊密な結合を維持して、盟外船の活動を殆んど不可能ならしめていたのであるが、今次大戦の勃発に伴い自然その機能は全面的に崩壊することを余儀なくされた。戦争が終熄を告げるや、英国系の Ben Line Stea-

mers, China Mutual Steam Navigation Co., Ellerman & Bucknall Steamship Co., Peninsular & Oriental Steam Navigation Co. 等によつて同盟が復活され、その名称を極東復航運賃同盟と改めた。後日更に日本復航運賃同盟と改称された。本同盟に加入申請をした我が国の船会社三社の中、戦前の加盟実績を有つ日本郵船と大阪商船については承認を与えたが、多数の荷主及び経済団体の支持を得て加入を申込んだ三井船舶は昭和二十八年二月にそれを拒否された。そこで三井船舶は同盟に対して再考慮を要望すると共にもし加入が認められなければ盟外配船も已むを得ない旨を申入れたが、同盟は船腹過剰と日本に対する割当ては二社で充分と言う理由で依然として初志を譲ろうとしなかつた。かくして三井船舶は、将来の加盟を期待しつつ、又同盟と無用の摩擦を避ける意図の下に、同年三月、東航世界一周航路としてパナマ經由歐洲向け定期配船（月一航海）を開始した。同盟契約荷主の中にも三井船舶のこの船便を利用するものが現われたので、同盟は回章を配布して、航路のいかに関せず、仕向地が歐洲諸港であれば、契約荷主の取扱う全貨物が一手運送契約によつて拘束される旨を通告した。同盟は更に同年九月、歐洲の荷受人に対し回章を配布して三井船舶の船を利用しないよう種々の圧迫手段に訴えたが、このような同盟の態度に好意を寄せずオランダ、ドイツ等の北海乙仲組合のとき三井船舶を支持する旨を公然と声明する者も現われた。同盟と三井船舶との間の闘争が激化するに及んで、三井船舶は東航世界一周船の配船を月二航海に増加し、新規に西航スエズ經由歐洲向け定期配船（月一航海）を開始するに到つた。

かゝる事態の下では、飽くまでも三井船舶の盟外配船を阻止せんとして、同盟契約運賃よりも一割内外低廉な運賃の三井船舶の船を利用しようとする日本側荷主及び歐洲側荷受人に対して種々の排他的誘引強制手段の強化を同盟が企図することは自然の理である。こゝに盟外船積特免条項の改訂をめぐる紛争の発生を見るのである。

当事者の一方たる日本復航運賃同盟が予てより採用してゐる貨物運送契約（Agreement for the Carriage of Freight）第六条によれば、「緊急もしくは他の特別な事情の場合には、地方議長は盟外船による船積みを許可する。もし外国の買手が、F. O. B. 船積みの場合、船積みのみなされる船を指定するならば、又もし同船が日本復航運賃同盟のメンバーでない運送人によつて運営されているならば、そのような場合には、かゝる船積みは本契約から除外され、

荷主は罰則を受けることなくして自由に船積みをすることができる。(契約)運送人は、かゝる外国の買手が先ず運送人との契約に署名しない限り、第一条に指定された仕向地向けに、運送人の船で、同外国の買手宛もしくは同人によつて託送される爾後の貨物について、契約運賃を以後拒否することができる。旨規定されている。同盟はかゝる窮境を打開する為めにこの条項の一部に修正を加えんとする策を打出すことになつた。日本復航運賃同盟の地方議長は、公正取引委員会事務局経済部長に書簡を送り、現行貨物運送契約書式の第六条中、「もし外国の買手が、F. O. B. 船積みの場合、船積みのなされる船を指定するならば」(If a foreign buyer, in a F. O. B. shipment, designates the vessel upon which a shipments to be made) とあるのを、「もし外国の買手が、F. O. B. 船積みの場合、その信用状に船積みする船舶の實際名称を指定するならば」(If a foreign buyer, in a F. O. B. shipment, states in his letter of credit the actual name of the loading vessel) と言う文言に訂正したいと思うが、委員会の意向はいかゞかとの打診を試みた。

こゝで目を転じて、本問題についての利害関係者である荷主、三井船舶及び同盟の見解乃至主張を窺つて見よう。

全日本輸出組合運賃委員会の意見

同盟の前記の照会に接して、公正取引委員会がこれについて全日本輸出組合運賃委員会に意見を求めたところ、次のような理由で、これに反対の意向を表明した。

(I) この改訂は一見すると盟外船積み of 立証手続のみを改めんとするかのようであるが、現行の F. O. B. の除外規定は「F. O. B. 契約品に対する船積みは海外の買手の自由と委ねるべきであり、その自由と利益を尊重すべきである」と言う観点に立つているので、このような改訂はその自由と利益を放棄せしめんとするものであり、正常なる貿易の進展を阻害し、又同盟の独占性を前進せしめんとするもので独占禁止法の精神に違反する惧れがある。

(II) 事務的にも若干の問題がある。即ち (イ) 信用状開設の時本船名が未決定の場合もある。(ロ) 信用状の到着が船積み間際の時には同盟側への手続きが困難となる場合もある。(ハ) 信用状によらない決済条件の輸出契約

があるので、その場合には信用状による本船指定は不可能である。(三)信用状の写しの提出は商取引の秘密保持を害する恐れがある。

三 井船舶の主 張

昭和二十九年八月二十五日、三井船舶は「F. O. E. 指定に依る Europe 向船積に関し」と題する次のような趣旨の文書を同盟の契約荷主に配布した。

(I) F. O. E. Shipment に対し Buyer よりの船名指定ある場合にはいかなるときと雖も Contract Clause 6 により “Such shipment is exempted from this Contract and the Shipper is free to make such shipment” なることが明示せられ、これに附随するいかなる義務も、いかなる手続さも要求されていないことは明白な事実である。(盟外船積みについての事前許可制の問題)

(II) 取引条件たる L/C 開設の時期は船積み数ヶ月前の場合もあり又船積み直前の場合もあり更に L/C を取組まない場合もあつて、予め船積み時期を勘案し特定船名を指定することは元来非常に困難であるが Contract Clause 6 の例外規定の適用を単に L/C 面に船名を謳つた場合に限定することは、荷主の利益と權威を著しく蹂躪するものである。(L/C 面特定盟外船名指定の問題)

日 本 郵 船 の 見 解

盟外船積特免条項について三井船舶のこのような主張に対して、同年十月八日、日本復航運賃同盟の一メンバーである日本郵船は、「歐洲復航同盟 (JHEC) 荷主契第六条 (盟外船積特免条項) についての三井船舶の宣伝、主張に対する同盟側の見解」と題して、次のように反駁を加えると共に同盟側の見解を闡明した。

(I) 盟外船積みについての事前許可制の問題

(イ) 盟外船積みに対する同盟の事前許可制は運賃同盟における契約制の本質から来る当然の帰結である。

契約運賃制における盟外船積特免条項をめぐる論争

運賃同盟における契約制なるものは、同盟側が一定の契約運賃率（非契約運賃率よりも安い）において安定した船腹を契約荷主に提供し、反面、契約荷主はその全出荷を同盟船に船積みする義務を負うと言う相互依存の關係の上に成立つものであつて、もし荷主が同盟の諒解なくして一方的に盟外船を利用し得るものとすれば、契約制なるものは最早やその存在の意義がない。

JHFC と同じく契約制を採用してゐる歐洲同盟中の JOFC (Japan Outward Freight Conference) FEFC (Far East Freight Conference)、米系同盟たる香港—北米太平洋岸同盟、香港—北米大西洋岸同盟、海峡植民地—紐育同盟等においても、かゝる趣旨から契約第六条のとき盟外船積特免条項を全然設けておらず、JHFC、JOFC、FEFC 等の区別なく一本であつた戦前の歐洲同盟においてもこの種の規定はなかつたのであるが、戦後、外国の Buyer の我が国在駐の爲め一時 F. O. B. 輸出が大きいウェイトを占めていた特殊事情を背景とし、米國占領行政の影響を強く受けていた当時の公正取引委員會の勧告により、歐洲同盟が JHFC に限つてこの規定を挿入したものであつて、これは契約制の原則から見ればむしろ變則と言うべきである。

従つて契約制における盟外船積特免の趣旨は、契約荷主の同盟支持と同盟船積みへの努力を当然の前提とし、契約荷主が同盟船積みの努力をしたにも拘らずそれが不可能なる場合を考慮したものにすぎず、契約荷主が盟外船積特免を受けんとする以上、同盟に奉証の上その事情を明らかにし事前にその許可を受くべきことは契約制の本質から来る当然の帰結である。

(ロ) JHFC 契約第六条に対する三井の解釈は曲解である。

三井が F. O. B. Buyer 指定の場合の盟外船積みについてはなんらの義務も手続きも要求されていないと主張する最大の論拠は JHFC 契約第六条の文言解釈にあると考えられるが、これも同条をより詳細に考察すれば明らかに曲解である。即ち、同条は左記の通り先ず緊急（例えば I/C 期限切れにも拘らず同盟の適船がないと言うがごとき）又はその他特別の事情ある場合、Local Chairman が盟外船積みを “Permit” することの旨を總括的に規定し、次いで特殊な事情ある場合の一例として F. O. B. Buyer の盟外船積指定ある場合を

挙げてゐるが、三井の解釈は例示規定たる F. O. B. Buyer の盟外船積指定の点のみを切離し、これを以て同盟が F. O. B. Buyer 指定の場合の盟外船積みを、個々の事実の確認を経ずして、包括的に承認したものと主張してゐるのであり、総括規定と例示規定との關係を全く無視したものと云わなければならぬ。

(く) 同盟が F. O. B. Buyer の指定による盟外船積特免を行う場合に荷主に対して事前に書面による立証を求めることは正当である。

前述したところにより、F. O. B. Buyer 指定による盟外船積みも当然事前に Local Chairman の "Permit" を要することは明らかとなつたが、JHEC 契約第六条がこの点を單に "Local Chairman shall Permit" とのみ規定し "Permit" の手続内容を明示してゐないところから、三井は同盟が "Permit" に先立つて荷主に対し F. O. B. Buyer の盟外船積指定のあつた事実を立証する書面 (written proof) の提出を求めることを不都合なりと主張する。然しながら Local Chairman が個々の盟外船積みの case について permit すべき事由に該当するや否やを確認することが先ず必要であり、その事実確認の爲めに書面による立証を求めることは当然であつて、決して契約の趣旨を逸脱したものではない。

この点について、JHEC の契約書に範をとつた日本—濠洲、日本—インドネシア、日本—泰、日本—琉球、日本—ベルシャ湾諸同盟の契約書には契約制に習熟しな一荷主の誤解を慮り、特に "If the shipper produces prior written proof...." あるうは "....provided the shipper furnishes satisfactory written evidence...." との文言を挿入してゐる。

(II) L/C 面特定盟外船名指定の問題

三井は F. O. B. Buyer 指定による盟外船積みについて JHEC 契約条項の解釈を故意に歪曲し契約制の本質を無視した見解を荷主間に流布するのみならず、同盟貨物の自社船積誘引策として、荷主に勧めて例えば F. O. B. ではなく C. I. F. であるにも拘らず Buyer より三井船積指定の instruction を取付け F. O. B. なりとして同盟に提出したり、Buyer をわざと induce して F. O. B. に変えしめ三井船積みを勧誘する等の行為を行わしめる傾

向が最近顕著となつてゐる。同盟としてかゝる行為を阻止し得ない原因は契約第六条の F. O. B. Buyer の盟外船積「指定」(designate)の意味手続が明確を欠いてゐる爲めで、一部荷主から同盟 Local Chairman に対し、この点を明確化せよとの要求があつた。よつて同盟としてはこの「指定」を C. I. F., F. O. B. の区別を最も明確に知り得る L/C 面における「特定盟外船名の指定」に限定することが最も適當であり、荷主との trouble 防止に役立つと考えたのでこの旨を契約上明文化することの可否につつて Local Chairman より公正取引委員会の意向を打診したのであつて、その意図するところは契約文言の明確化にあり、決して第六条を強化し荷主を不当に束縛せんとするものではない。

公正取引委員会は本件について慎重なる考慮を加え、主な荷主よりその実情及び意見を聴取した後、昭和二十九年九月二十日付書簡をもつて、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律(昭和二十二年法律第五四号)、海上運送法(昭和二十四年法律第一八七号)及び昭和二十五年十一月一日付昭和二十四年(判)第四号極東運賃同盟事件審判手続中止通告書―後述―に示された条件に照して、改訂案、日本復航運賃同盟の現行契約書式及び日本から歐洲向け輸出貿易及び運輸の実情を総合的に見ると、もし運賃同盟が改訂案を実施した場合には、上記の法律及び審判手続中止通告書に示された条件に實質的に違反する恐れがあると認められるので、委員会としては、運賃同盟が改訂案を実施することを承認できない旨を日本復航運賃同盟の地方議長に回答し、こゝに本問題も一段落を見たのである。

尙、三井船舶は、前掲の文書に、「同盟では F. O. B. 契約により Buyer 指定を以つて盟外船積みをなす場合、荷主に対し船積み前に予め所謂「Prior Written Proof」の提出を求め同盟の Local Chairman がこれに承認を与えよう公正取引委員会の承認を求めたが、その是認するところとならず却下された」旨を指摘している(註)。この間の消息については、次のように伝えられている。日本復航運賃同盟は、昭和二十八年四月、公正取引委員会に対して、契約第六条の改訂即ち現行契約では「もし外国の買手が、F. O. B. 船積みの場合、船積みのなされる船を

指定するならば」と言う文言を「同盟書記の認容し得べき事前の書証を荷主が提出したときは」と修正すべく申請し、更に翌五月には「荷主が同盟書記に書証を提出したときは」と変更したいがいかに言ふと申出があつたが、公正取引委員会は、同年八月、「本委員会としては、この問題は運賃同盟と貿易業者との間の友好的な話し合いで解決するところが最も望ましいとの見地に立つている。従つて両者の間に円満な諒解が成立して、これを諒承した場合を除き、同盟がこのような条項の改訂を行うことは、昭和二十五年十一月一日付本委員会から同盟宛の審判手続中止通告書に示された趣意に反するから、委員会としてはこれを承認することができない」旨の書簡を同盟に送つて、その改訂案を拒否した。

次いで、時間的には前後するが、昭和二十九年九月二十日付公正取引委員会より日本復航運賃同盟宛書簡の中で言及された極東運賃同盟事件審判手続中止通告書について、本件はいかなる事情の下に発生し、本通告書はいかなる趣旨を盛込んでゐるか、一瞥を試みよう。

日本から歐洲諸港向け航路上に、極東復航運賃同盟―日本復航運賃同盟の前身―が戦後いち早く結成されたことは既に述べた通りである。同盟は、民間貿易再開に伴い、昭和二十四年の初頭より日本の荷主たる貿易業者に對して貨物運送契約―一手運送契約―への署名を要求し、大部分の日本荷主はこれを受諾しなければならなかつた。契約運賃制の意味もしくは内容も充分理解せず、唯請われるまゝに契約を締結した荷主が大部分であり、かくして日本の契約荷主が F. O. B. 条件にもとづいて外国の買手の指定した盟外船に船積みしたために、同盟から巨額の損害賠償を請求される事件を惹起した。このような事態が端緒となつて、昭和二十四年四月、公正取引委員会は、極東復航運賃同盟、加盟船会社及び一手運送契約に署名せる日本の輸出業者百余社を被審人として、被審人は運賃を協定し、不当な差別運賃を設け、運送契約を不当に勧誘し、契約を通じて荷主を不当に拘束している事実が認められ、これ等の事實は私的独占禁止法の第三条の「不当な取引制限」、第十九条の「不公正な取引方法」等に該当し、同法及び事業者団体系（昭和二十三年法律第一九一号）に違反する疑いがあるとして、審判開始を決定した。荷主は一応同盟の排他的

独占の非を認めたが、附合契約的性格を有つ一手運送契約への署名―契約運賃制への参加―は已むを得ないところであつて、違法ではない旨主張した。加盟船主の中のある者は、日本国内に総代理店を有たず、従つて争訟上の代理権を有しない特約代理店に対して執られた独占禁止法上の手続きは無効であると言う理由の下に、答弁書の提出を拒否し、又その他の船主は独占禁止法違反の事実を否認し、たとい競争を制限し、独占が生じてても、運賃の安定と言う公共の利益に合致する限り、違法ではないとする見地から、審判開始決定の棄却を主張した。就中、海運同盟及び契約運賃制は世界的に是認された制度であると言うことが強く指摘された。このような外国船主の主張もあつて、審判開始決定一ヶ月余後の昭和二十四年六月一日、米国の一九一六年の Shipping Act に倣つた海上運送法の制定公布を見た。同法の規定によつて、同盟の運賃協定自体は私的独占禁止法の適用除外となつても、猶契約運賃制における諸条項が海上運送法第二十八条但書の不正な競争方法及び私的独占禁止法上の不当な取引制限並に不正な取引方法に該当する疑いがあるとして、審判開始決定は取消されることゝならなかつた。又占領下と言う特殊事情において、敗戦国の官庁が欧米諸国の船会社を違法として審判することは、連合国側としてはこれを不満とし、外交団を通じて、占領当局や米国内務省等の各方面に本審判取消しの要請を行つた一幕もあつたが、公正取引委員会による審判の既定方針は堅持された。

然しながら事件の實際的取扱ひとしては、占領下と言う特殊事情、国際的反響等を考慮して、審判廷における審判官の被審人審訊と言う形式を取らず、公正取引委員会と同盟との間の非公式の折衝によつて、問題を処理することに決つた。同盟も公正取引委員会の主張を容れて、同盟は自発的に契約条項を改訂すると言う諒解が成立し、こゝに審判手続一時中止の措置が採られることゝなつた。昭和二十五年十一月二十八日、公正取引委員会は極東運賃同盟に審判手続中止通知書を送達した。委員会は、極東運賃同盟事件に含まれている諸問題の複雑性と、本事件に対して公正且妥当な審決を下すには相当の時日を必要とする点とを考慮して、同盟が、直ちにその契約荷主との現行契約を変更、修正又は取消す為めに必要な措置を取り且それ等変更、修正又は取消しの内容が、次に記載するところと合致することを条件として、昭和二十五年十一月一日から六ヶ月の間本件の審判手続を一時中止する決定を下し

た。この条件によれば、盟外船積特免条項に関しては、「外国の買取人が積込船を指定する F. O. E. 積出しの場合にはこれを同盟契約の適用除外とすることを明記すると共に、契約荷主はかかる場合においてはいかなる罰則又は制裁をも受けることなしに、盟外船を利用して積出しをなすことができる」旨の規定が、修正新契約書中に含まれねばならない。

盟外船積特免条項に対する公正取引委員会の右の基本的態度は、更に昭和二十八年四月二十八日付委員会事務局長より日本太平洋横断運賃同盟 (Trans-Pacific Freight Conference of Japan) 並に日本大西洋岸及びガルフ運賃同盟 (Japan Atlantic & Gulf Freight Conference) 宛の書簡において、再確認された。

右同盟の法律顧問弁護士は、予てより、日本から合衆国向け航路における契約運賃制実施に関して公正取引委員会に対して、海上運送法及び私的独占禁止法から見た適法性について照会を發していた。時あたかも、両同盟とイスブランチェン社 (Isbrandtsen & Co. Inc.) との間には、同制度の適法性いかにめぐつて、米国合衆国の連邦海事委員会及び裁判所を舞台に、激しい論争が繰展げられていた最中であり、これは日本政府から契約運賃制についての承認書を取得して、裁判所の判決を少しでも有利にせんとする下心でなされた気配が窺われる。それは兎も角として公正取引委員会は、このような照会に接して、慎重に検討した後、「現在我が国では、運賃同盟の契約運賃制は海上運送法第二十八条及び第三十条並に独占禁止法第十九条 (昭和二十八年一月二十四日公正取引委員会告示第一号を含む) 等の各条項に反しない限り、独占禁止法の適用除外として適法とされている。他の不公正な競争方法を伴わない契約運賃制に関する限り、委員会としては、昭和二十五年十一月一日付極東復航運賃同盟事件に関する審判手続中止通告書に示された諸原則を具備しているものに対しては、現在までのところ積極的措置を取つていない」旨を回答しその態度を明らかにした。

(註) これに対して、日本郵船は、「歐洲復航同盟 (J. H. F. C.) 荷主契約第六条 (盟外船積特免条項) についての三井船舶の宣伝、主張に対する同盟側の見解」において、「J. H. F. C. 契約第六条について昭和二十八年五月荷主 (木下商店) より一部荷主の誤解を

避けるため、右趣旨を明記してはいかんと申入れがあり、この点について公正取引委員会に内々の諒解を求めたところ、他の有力荷主筋の意見を徴してはいかんと意見であつたので談合の予定であつたが、荷主の一部にはかかる改訂に反対の意見もあり、旁々三井盟外配船開始直後であつたのでこの点について談合するのは本条への荷主の関心を集める結果となり面白からずとして今日に至つてゐる。従つて三井が本件を公正取引委員会から却下されたと宣伝しているのは全く事実無根の臆測に過ぎない」と反論している。

この間の、真相を確認するに足る資料が、手許にないことは遺憾である。

三、合衆国連邦海事委員会の態度

米国合衆国においては、夙にコモン・ロー (common law) の下に、契約運賃制は、裁判所によつて、その是非が審議され、更に一九一六年 Shipping Act が制定されて以降、連邦海事委員会並にその前身及び裁判所によつて本制度が取扱われた事件は、枚挙するに遑がないが、本稿に引用する三井船舶会社 v. Anglo Canadian Shipping Co., Ltd., et al. 事件は、専ら契約運賃制における盟外船積特免条項の解釈につづて、連邦海事委員会の見解を表明してゐる点におつて、特に注目に値するものである。

三井船舶が、日本復航運賃同盟への加入申込拒否を契機として、一九五三年（昭和二十八年）三月、パナマ經由東航世界一周航路を開設したことは既に述べたところである。

三井船舶の東航世界一周航路（欧洲から極東向け航路はこれを除く）の同盟関係を見ると、日本―北米間については、日本太平洋横断運賃同盟及び日本大西洋岸及びガルフ運賃同盟、北米から欧洲向けの貨物運送に関しては、太平洋岸欧洲同盟 (Pacific Coast European Conference) 、北大西洋岸から欧洲向けの運送については、北大西洋横断大陸運賃同盟 (North Atlantic Continental Freight Conference) が夫々支配してゐる。ところで、三井船舶の加盟

状況を眺めると、日本―北米関係の二同盟については、ニューヨーク航路の開設と共にこれに加入し、次にニューヨーク航路に接続した歐洲航路として世界一周航路を開設したが、諸種の事情に鑑みて、即時の加盟を見合わせ、日本復航運賃同盟加盟実現の暁に二同盟へ参加せんとする態度を採つた。ところが北米太平洋岸から歐洲向けの航路においては、三井船舶の東航世界一周船の就航まで盟外船は存在せず、比較的安定が維持されていた。かくして同盟と三井船舶の間には、激しい闘争が展開され、果には、同盟は三井船舶を相手取り、不正競争方法の採用を理由にして、連邦海事委員会に提訴し、他方三井船舶も、同盟の採用する契約運賃制における盟外船積特免条項の恣意的解釈は Shipping Act の諸規定に違反するとして、同盟を海事委員会に提訴するに到つた。後者の盟外船積特免条項をめぐる当事者の主張及び海事委員会の判定―事件番号 (Docket) 第七六四号、三井船舶 v. Anglo Canadian Shipping Co., Ltd., et al. 事件、以下同社等を同盟と略称する―を追及するのが本稿のこれからの目的である。

本件の審判手続 (proceeding) は、一九五四年十月五日に提出された申立て (complaint) に基いており、その申立ては、被審人―同盟もしくはそのメンバーは、不正な、強制的な、差別的な且違法な慣行の使用によつて、同盟との一手運送契約の当事者でない外国の買手 (buyer) 及び荷受人から、同人が合衆国におゝつて F.O.B. もしくは F.A.S. 条件で購入した商品を買立人―三井船舶―の船で運送する権利を奪取り、又買手及び荷受人をして排他的に上記同盟メンバーの船で運送するよう強制して、一九一六年の Shipping Act の第十四条 (三号)、十五条、十六条及び十七条 (註) に違反していると主張し、更に前記の強制及び慣行は申立人に回復できない損害を招来すると申立てると共に、その停止命令並に損害賠償を請求した。一九五五年一月三日、被審人は申立てに対して答弁書を提出し、次いで公聴会が同年五月九日乃至十三日サンフランシスコで開催され、同年十月十八日、審判官 (examiner) A. L. Jordan の審決案 (recommended decision) が当事者に送達されて、本問題は一応落着を見た。

先ず本件の争点を整理すれば、

契約運賃制における盟外船積特免条項をめぐる論争

(I) 被審人は、Shipping Act の第十四条(三号)、十五条、十六条及び十七条に違反して、運賃契約の署名者でない外国の買手及び荷受人に、彼等が合衆国において、F. O. B. 及び F. A. S. 条件で買入れた商品を排他的に同盟船で運送するよう強制して、買手及び荷受人から申立人の船によつて運送する権利を奪取したか否か
(II) (I) が立証される時には、申立人はそれによつて損害を被り、同法の第二十二条に従つて損害賠償を受ける権利が有るか否かの二点になる。

審判手続において次の諸事実が認定された。

被審人同盟は契約運賃制を採用し、而してこの制度は荷主運賃契約 (Shippers' Rate Agreement) と呼ばれる書式契約によつて本貿易に実施されている。

この審判手続における論争の本質は上記荷主運賃契約解釈の相違に基づいている。この貿易で運送される貨物の、買手と売手間の売買の条件は F. O. B. (free on board—named port of shipment), F. A. S. (free along side—named port of shipment), C. & F. (cost and freight—named point of destination) 及び C. I. F. (cost, insurance, freight—named point of destination) である。売買契約のこれ等の条件の下で、商品が運送される船の運送人(同盟もしくは盟外者)を指定する権利を有つのは、輸出向けの商品を販売もしくは供給する運賃契約署名人であるかそれともこの商品の外国の非署名の買手もしくは荷受人であるかにつづて、紛議が発生する。C. & F. 及び C. I. F. 取引に関しては疑議はない。これ等は運賃契約によつて網羅されており、売手は運送について取極めをし、支払いをし又貨物の道筋決定を命令する権利と義務を有つことは、万人がこれに異議を挟まなく。然しながら F. O. B. 及び F. A. S. に関しては、運賃契約の解釈に相違が生じ、而してこれ等の売買は運賃契約によつて網羅されているか否か、又貨物の道筋指定を命令する権利と義務はこれを誰が有つているかにつづて問題を提起する。

荷主運賃契約の関連規定は次のように謳つてゐる。

荷主 (Shipper) は契約運賃が適用される海上運送貨物の全部を運送人 (Carrier) の船に運送すべく差出すことに同意する。(第一条)

本契約は合衆国もしくはカナダの太平洋沿岸諸港を経由して移動する上記諸国向けの、荷主の全輸出貨物を網羅する。このような全運送貨物は、合衆国もしくはカナダで船積みし、上記諸国の寄港地に航行する予定になつてゐるその船の為に運送人に提供されなければならない。かゝる運送貨物を運送人へ提供せずもしくは運送人の船以外の船によつてそれを運送すれば、それは本契約違反を構成する。その貨物の運送を運送人の船に局限することに同意する場合には、荷主は、直接的に或は間接的に、いかなる方法 (仲介者もしくは補助者の使用を含む) によつても遁辞を弄さず、そうするのが趣意であることを約束し又宣言する。(同条)

荷主が本契約の規定に違反して船積みを行う場合には、荷主は、決定することが困難であるかもしくは実行できない実際の損害賠償の代りに、同盟に定額損害賠償 (liquidated damage) を支払わなければならない。かゝる定額損害賠償は、同盟運送人によつてこの運送貨物が運送されたならば荷主が支払う現行契約運賃で見積られた運賃額で支払われなければならない。かゝる定額損害賠償が当然であり、支払うべしとの同盟からの通知の受領後三〇日以内に荷主が定額損害賠償の支払いを履行しない場合には、荷主が同盟に支払うべき額を支払うまで、契約運賃を受ける荷主の権利は同盟によつて止められる。荷主が十二ヶ月間に一度ならず本契約に違反する場合には、同盟は荷主にかゝる解除の文書通知を送付し、又連邦海事委員会にかゝる処置を通報して、本契約を解除することができる。契約がこゝに規定されたその違反の為に解除された場合には、同盟は、同盟に支払わらるべき未払定額損害賠償が完全に支払われるまで、荷主と新契約を締結することを拒否できる。(第二条)

同盟がその違反の存否を決定できるように、荷主は、請求に基づいて、本契約によつて網羅される貿易において荷主によつて行われた船積みに関する充分にして完全な情報を同盟に提供しなければならない。(同条)

こゝにおいて規定されるように、前以て解除されない限り、本契約は無期限に有効である。但し、契約は、当事

者の一方が相手方に、それを解除すると言う意思の文書による六十日前の予告をなすことによつて、解除できる。
(第十二条)

同盟は、運賃契約は、売買の条件が F. O. B., F. A. S., C. & F. もしくは C. I. F. たることに拘らず、署名人の全輸出貨物に適用するものと解釈し、又同盟側の署名荷主参考人 (signatory shipper witness) も、本質的に、同盟の解釈と軌を一にした。三井船舶側の署名荷主参考人は同盟の解釈と意見を異にし、運賃契約は F. O. B. 及び F. A. S. 条件を除くものと解釈する。彼等の証言によれば、両条件においては、貨物の運送される船もしくは運送人を指定する権利は外国の買手にあり、権原 (title) は船上もしくは船側において買手に移り、買手は道筋指定を命令する権利を有し、実際、貨物の荷主は買手であつて、運賃契約に署名せる売手ではなく、従つて盟外船による船積みは売手側の運賃契約違反ではあり得ない。

本件の論争過程において、両当事者が夫々自己の主張を裏付けるべく提出した一証拠書類に触れなければならぬ。買手と売手の権利義務に關して、the Chamber of Commerce of the United States of America, the National Council of American Importers, Inc. 及び National Foreign Trade Council, Inc. を代表する合同委員会によつて一九四一年七月三十日に採択された改正米国外国貿易定義 (Revised American Foreign Trade Definitions) と題するパンフレットがそれである。こゝでも C. & F. 及び C. I. F. については少しの異論もない。議論は専ら F. O. B. 及び F. A. S. 売買の権利義務、特に運送人もしくは船を指定する権利に關連する。

三井船舶は、F. O. B. 条件においては、買手が道筋指定を支配する権利を有つことを立証する為めに、パンフレット “Definitions” の中の次の文言を援用している。

「買手は、

(I) 売手に船舶の名称、出帆日、積載船舶及び引渡日時について充分な通知を与えること

(Ⅲ) 目的の地まで商品について凡ての爾後の活動を処理し、即ち(イ) 保険を用意し支払いをし、(ロ) 海上その他運送を用意し支払いをすること

(Ⅳ) 商品が船に積載された後において、損失もしくは毀損或は兩者について責任を負うことをしなければならぬ。」

他方同盟側は、F. O. B. 条件においては、買手は実際には道筋指定を支配する権利を有せず、誰がそれを支配するかの問題は買手と売手間の契約事項であることを裏書きする為めに、同じパンフレットに記載されている次の文言を引用した。

[F. O. B. 条件の註解

(Ⅵ) F. O. B. 条件においては、海上運送貨物の船腹及び海上保険保険並に戦時危険保険を入手する義務は買手にある。この義務は、買手の側にあるにも拘らず、多くの貿易にあつては、売手が海上運送貨物の船腹及び海上保険並に戦時危険保険を入手し買手に代つて船積みの用意をする。従つて売手と買手は、買手が海上運送貨物の船腹及び海上保険並に戦時危険保険を入手するか、それとも売手が買手に代つて、これをなすことに同意するか、これについて取極めを有たなければならぬ。]

三井船舶は四名の荷主参考人、同盟議長及び同社南北米総代理店のサンフランシスコ事務所の支配人の口供書(testimony) を、同盟は五名の荷主参考人及び同盟議長の口供書を夫々提出した。

九名の荷主参考人の証言から、F. O. B. 条件においては、道筋指定を支配する権利は買手にあるかそれとも売手にあるかに關して、又運賃契約について同盟の解釈が海事委員会によつて支持される場合、外国貿易に及す影響に關して、次のことが確められる。

Stauffer Chemical Company

同社は、この貿易において、F. O. B. 条件でその船積みの半分以上を行つており、盟外三井船舶の船でなされた

契約運賃制における盟外船積特免条項をめぐる論争

若干の F. O. B. 船積みを提供した。かゝる売買契約においては、海上運送貨物の船腹入手について、買手と売手の間に、取極めがなければならないが、同社は道筋指定には支配権を有しない。

同社はこの貿易においては礬酸塩製品について重大な外国の競争に曝されておらず、而して全礬酸塩荷主が、買手に盟外船によつて運送させることを、彼等各自に許容しない荷主運賃契約によつて一様に拘束されるならば、荷主達はその競争者と同一条件になるであらう。

American Potash & Chemical Corporation

運賃契約の下においては、F. O. B. 取引きの場合には、外国の買手に同盟船で運送するよう説得する幾分かの義務があり、もし買手が道筋指定をするならばこれに従うが、然しもし買手がそうしないならば、運賃契約の下では同盟船によつて運送する義務があると思う。その条項によつて、特に F. O. B. 取引きを含むような運賃契約には署名しないであらう。

同社の重要関心事は均等なる競争であり、それは一人の荷主も買手が盟外船によつて運送することを許容し得ない場合に達成されるであらう。かゝる運賃契約は満足すべきものである。

Pacific Vegetable Oil Corporation

運賃契約が F. O. B. 取引きを含むものと解釈されるならば、同社は外国の競争者に遅れを取るであらう、而して亜麻仁油のような競争のある油製品に関しては、運賃項目が支配的な要素であるから、より低廉な運賃で盟外船によつて運送せんとする買手の指示に応ずることができないならば、それは外国の輸出商を益することにならう。

Pacific Vegetable Oil Corporation del Sur

F. O. B. 売買においては、買手が運送人を選振する権利を有ち、この場合には買手もしくはその代理人が荷主である。

運賃契約が F. O. B. 条件をも含むと判定されるならば、外国の買手との取引きに当り、同社に制限を加える結果にならう。

一九五三年十月二十一日乃至一九五四年十一月三十日の間に、同盟は、十名の運賃契約署名荷主に、彼等が行つて
いる三井船による運送―同盟はこれを運賃契約に違反すると認める―についての情報を入手した旨を通知し、又その
船積みに關する確實な情報を提供しよう請求すると共に、かゝる情報が略々十五日以内に受理されない場合には、
運賃契約の条項に従つて定額損害賠償が要求される旨を警告した。同盟は十名の荷主から種々な回答を受取つた。例
えば American Potash & Chemical Corporation は「その船積みは買手が運送人を指定する權利を有つた F. O. B.
売買であり、同社は彼の指示を尊重することを要し、さもないとその売買契約を失う」、Associated Metals は「問
題の資材は買手からの特別な指示に基づいて三井船によつて運送された」、Brandeis Goldschmitt は「その運送は三
井船によつて商品を送せよとの買手からの特別指示に基づいてなされた F. A. S. 取引であつた」、California
By-Products は「そのような船積みを行つたことはなし」、H. Muehstein は「同盟書簡は間違つて送付された」と
夫々回答した。

一九五五年三月中旬、同盟は、十五名の硼酸塩荷主に、運賃契約は F. O. B., F. A. S., C. I. F., C. & F. たる
を問はず、全貨物の船積みを包含すると言う同盟の見解を示す書簡を送付し、荷主に異議がなければ、附屬せる写し
に署名して返戻するよう荷主に請求すると共に、署名せる写しが同年四月一日までに返送されない場合には、運賃契
約は解除される旨を通告した。これ等荷主の中八名はこれに応諾した―一名は後日それを取下げた―が、残りの七名
は回答しなかつた。同年四月一日の會議の決定に基づいて、同盟は荷主運賃契約の解除予告を Borax Consolidation,
Ltd. 外三社に發したが、その後円満なる解決を企圖して種々の交渉が持たれた。

南北米三井船舶總代理店のサンフランシスコ事務所の支配人 Joseph E. Slevin は運賃契約に署名せる荷主から三
井船への貨物を懇請し、この荷主、仲介人及び貨物運送取扱人と運賃契約に關する同盟の見解について意見を交換し
たが、彼等殊に貨物運送取扱人の態度に、一九五五年二月初めの審理（事件番号第七六七号）以来、決定的な変化が

生じたことを認めた。委員会がその審判手続において同盟の運賃表規則 (tariff rule) を是認する場合には、彼等は三井船舶に運送を託することを恐れているように見え、又 F. O. B. 条件で行われた売買においては、三井船で運送する権利が有ると思う者さえも、それを決つてゐる。それは彼等が同盟より処罰されることを懸念する為めに外ならない。この嫌悪と心配が三井船への運送委託に反映し、三井船舶は上記審理前と同程度の月当り航海を維持しているが、船当り同程度の貨物を運送しておらず、他方同盟船の大部分は審理前に行つたと同程度の運送貨物数量を保有してゐると、Stevin は述べてゐる。

三井船舶はこの貿易における外国の荷受人を誘致する為めに歐洲に代理店を置いているが、ある店から、同盟の行動は三井船によつて貨物を運送すべき道筋指定に関する歐洲の買手の能力に影響を及している旨を Stevin に報告した。これに関連して、彼は、三井船でサンフランシスコからハンブルグ向け運送の為に予約された干果物二二五—二五〇屯の船積みが消され、同盟の圧力によつてその託送は同盟運送人に移された旨を指摘した。

次は關係者申立人三井船舶、被審人太平洋岸歐洲同盟及び審査官 (public counsel) の主張乃至意見を聴くことにしよう。

申立人代理人 (complainants counsel) 主張の要旨

(I) 荷主運賃契約は F. O. B. の売買条件で行われる船積みを経絡すると本来解釈できない。署名者運送貨物の全部 (all of its signatory's shipments) なる文言には運賃契約の署名者が商品の提供者として振舞う F. O. B. 売買条件に基づいて外国の買手 (非署名の荷受人) の行う船積みは含まれない。この売買条件においては、運送貨物は指定された船上もしくは舷側で外国の買手に引渡され、その後は海上運送に対する支払義務は買手にある。従つてかかる運送は買手のそれであつて、引渡し後においては、決して商品に対する支配力を有しない売手の運送とは言い得ない。

(II) 同盟は、運賃契約は F. O. B. 売買条件で運送される貨物を含む全運送貨物を網羅すると言うその解釈を、

署名者に強制し、又かくして間接的に、これ等署名者の威圧を通じて、外国の買手から、かゝる取引において運送人を指定する荷主としての適法の權利を奪取りつゝある。これは F. O. B. 条件においては外国の買手が運送人を指定する權利を有すると言う署名者の意見と相容れない。

(Ⅲ) 三井船舶の本貿易参加前もしくは現に同社が競争していない場合のように、或は三井船舶によつて運航されていない港に關するように、利用できる競争的盟外サウヴィスが存在しないところでは、買手が売手に買手に代つて運送を準備することを許諾するのが慣例である。買手は過去において、その權利が彼等にとつて価値のない場合には運送人を指定する權利を行使せんとする希望を有しなかつたが、然しながら現在ではその權利は有益なものとなり、買手はそれを行使することを望んでいる。このような權利は、特別の指示のない場合には、買手が提供者に運送を準備するのを許容する慣例によつて明渡されたのではなく、従つて買手はそれによつて F. O. B. 売買におけるかゝる權利を放棄したと言う主張は當らない。

(Ⅳ) 同盟が運賃契約に適用する解釈は同盟メンバーの協同行為によるその修正に相當する。故に同盟の解釈は Shipping Act の第十五条における爾前の認可を必要とする同盟協定の修正を構成する。

(Ⅴ) 同盟は、その解釈を強制せんとする場合、運賃契約署名者が貨物の運送を三井船に指定することを固執する外国の買手に売ることを拒絶しなければ、定額損害賠償の賦課及び契約運賃享受權の取消しで以て彼等を威嚇し、Shipping Act の第十四条(三号)に違反して荷主の差別的にして不公正な取扱いに訴えている。

(Ⅵ) 同盟は同様な条件の下にある American Potash の競争者の運送貨物にはより低廉な契約運賃を適用しながら、American Potash にはその運送貨物によつてそのような運賃を受ける權利を拒否した。これは Shipping Act 第十六条の不当な特惠及び不利益条項に違反する。

(Ⅶ) 署名人は道筋指定を常に支配するように契約し、又三井船で運送することを希望する買手には売ることを拒絶しなければならないと言う、運賃契約に關する同盟の解釈によつて押付けられる売買契約条件に対する制限は、同盟運送人と三井船舶間に不公正であり、又海外で事業を営むことを望む米國輸出商を不利な地位に迫込み、彼等を外

国の競争者に対して不利にし、かくして合衆国の商業を害することになる。これは Shipping Act の第十五条及び第十七条に違反する。

被審人代理人 (respondent's counsel) 主張の要旨

(I) 本貿易においては、商品の運送人を指定する権利は常に買手と売手間の契約事項である。長年月の慣習及び慣行によれば、C. I. F. 条件にあつては勿論のこと、F. O. B. 条件においても、輸出商がその仕事をやつている。凡ての場合に米国の輸出商が運送人を指定しているのが慣行である。三井の低運賃の利益を得べく三井船に船積みするよう輸出商に現在圧力をかけている者を含み、全歐洲の荷受人向けの運送貨物の全部について、全輸出商に契約運賃を同盟運送人は許与している。三井船舶が本貿易に加入するまでは、輸出商が荷主として現われ、買手がそれによつて F. O. B. 条件でなされた購買品について契約運賃の利益を享受するのが慣行であつた時に、輸出商が、同盟との荷主契約を免れると言う單なる目的の爲めに、外国の買手との契約によつて、買手を荷主と見せることを取極める場合、運賃契約違反が犯される。もし同盟が F. O. B. 条件で売られた商品の運送は契約荷主の支配力を越えていると言ふある荷主の主張を容認するならば F. O. E. 貨物に対しては契約運賃の適用を求めて同盟運送人のところへ赴く理由がなく、而して同盟運送人は本貿易において混乱を捲起す凡てのかゝる運送貨物への契約運賃の適用を直ちに止めなければならぬであらう。F. O. B. 条件で売られた商品に対する運賃契約の適用は、回復できない損害を申立人に惹起してはいない。運賃契約は F. O. E. 条件で売却された運送貨物を除外すると解釈されるならば、契約運賃の根本目的は破棄されるであらう。

(II) 援用されたパンフレットの中の定義に關して言えば、F. O. B. 条件での商品の買手は、一見したところでは、運送船腹を入手する一応の義務を有つことは事實であるが、然しながらこれは推測に過ぎず、特別な取引きもしくは売買契約においては買手と売手の慣行によつて変更され得る。このような趣旨は裁判所で既に確認されている。

(III) F. O. B. 条件で売られた商品に關する運賃契約の同盟解釈は正当で合法的で且契約当事者の権利義務はその

契約条件から生ずると言う契約法の基本原理に符合している。同盟の解釈を前提として始めて契約運賃制が本貿易におけるサーヴィスと運賃の安定とを維持すべく運営される。同盟が合衆国において購入した商品の歐洲の買手もしくは荷受人に排他的に同盟船で運送するよう強制している件について、申立人はこれを立証できなかった。三井船で運送することを希望する荷受人で、そうし得なかつた証拠はなんら見出されない。申立人は、同盟が歐洲の輸入商に威圧を加えて申立人三井の船から運送貨物の転移を惹起したことも裏付けし得なかつた。

審査官の意見

(I) 運賃契約の文言は売買契約の条件についてはなんら述べていないが、それは署名荷主の支配力下にある運送はこれを網羅するように思われ、而して他の人によつて行われ、署名荷主の支配力の埒外にある運送はこれを網羅しないように見える。証拠によれば、三井船舶が本貿易に参加して以来、別の意味を強制せんとする同盟の努力によつて、運賃契約は、その条件によつても亦同盟の慣行によつても (イ) C. I. F. もしくは C. & F. 条件で署名者によつて販売された運送貨物 (ロ) F. O. B. もしくは F. A. S. 条件―道筋指定の支配が署名荷主に委ねられている―で署名者によつて売却された運送貨物を含むものと看做される。これは、たとい非署名買手に契約制の利益を取得しもしくは彼が選択する盟外運送人を愛顧する結果になつても、運賃契約の正しい解釈であり適用でもある。三井船舶が本貿易に加入して以来適用された運賃契約に関する同盟の解釈は同契約に署名した合衆国の輸出商によつて使用される運送方法を支配せんと企てるに止まらず、更に又買手が F. O. B. 売買契約において道筋指定を支配する権利を固執する場合には、取引を拒絶するよう荷主に要求する程度にまで、同輸出商が本貿易において売買契約を行う条件を支配せんことを意図している。同盟は、善意の理由で、売買契約が買手との F. O. B. 条件に基づいて貨物の道筋指定権を保有している外国の買手との契約を合衆国の輸出商が締結するのを禁止するような解釈を適法には強制し得ないであらう。

(II) 同盟は三井船によつて貨物を運送した凡ての荷主を均等に取扱わなかつた。かゝる運送を理由として、同盟

が有り得べき運賃契約違反の通知を送付した十名の荷主は、通告に対する彼等の回答は類似していたにも拘らず、異つた取扱ひを受けた。即ち五ヶ月以上経過した後にも、これ等の荷主のある者は別の通知を送られなかつたが、一方他の者は定額損害賠償の要求を内容とする追加通知を受取り、而してある者は契約運賃を享受する権利を止められた。三井船で運送した故に彼等が定額損害賠償を徴収されもしくは契約運賃を享受する権利を取消されると言う、荷主に對する持續的取扱ひは、F. O. E. 売買において、荷主が外国の買手に三井船による道筋指定を支配するのを許容したことを理由として、不公正な方法が同盟によつて行使され、而してかゝる行動は性質上報復的で Shipping Act の第十四条（三号）に違反する認定を裏書する。

(Ⅲ) 運賃契約のその解釈を強制せんとしての同盟の行動は明白に不當ではあるが、Shipping Act の第十六条（一号）及び十七条の違反は示されなかつた。同盟のこれ等の行動が申立人に損害賠償の受給資格あらしめるような損害を齎したことを示す証拠は記録の中には見出されない。

(Ⅳ) 前に述べたような運賃契約のその解釈によつて、合衆国輸出商の事業遂行に必要であり、又ある事情においては外国の競争者に対抗する為めに必要である条件で、輸出商が取引を行う自由に制限を課するのを同盟に許容することは明白に合衆国の輸出商とその外国の競争者間に差別的もしくは不公正であり、又 Shipping Act の第十五条の意味における合衆国の商業に有害であると考えられる。同盟による契約運賃制の使用は既に認可されているが、海事委員会が、同盟の行動は第十五条に違反する前記もしくは他の事態に導くと判定する場合には、委員会は基本同盟協定の認可を取消すと言う条件で、かゝる行動を止めるよう同盟に要求することができる。

かくしていよいよ大詰めに來て、今や審判官が参考人の証言、証拠書類、申立人の申立て、被審人の答弁、審査官の意見等を吟味し結論を下す段階に到つた。

検討を加うべき第一点は、F. O. E. F. A. S. C. & F. 及び C. I. F. 条件の下で本貿易において移動する貨物の道筋指定に関連する買手と売手夫々の権利義務についての荷主運賃契約の解釈問題である。運賃契約はこれに署名

せる商品の売手とこの契約に署名しない外国の買手との間の売買契約条件にはなんら言及していないことは関係者全部の認めるところである。被審人と若干の署名荷主は、運賃契約の文言を、署名荷主が商品を販売する条件は F. O. B, F. A. S, C. & F. であれ或は C. I. F. であれ、本貿易において彼が輸出向けに売る署名荷主商品の全部を包含し又それに適用するものであると解釈し、一方申立人と若干の署名荷主は、この文言を、(イ) C. & F. 及び C. I. F. 条件で本貿易において署名者が輸出向けに販売する商品、(ロ) 道筋指定の支配力が署名荷主に委ねられて F. O. B. 及び F. A. S. 条件で署名者が売る運送貨物のみを含み又それにのみ適用するものと解する。後者の言によれば、これ等の(イ)及び(ロ)のみが売手の運送貨物であつて、買手が道筋指定を命令する F. O. B. 及び F. A. S. 売買は運賃契約の適用から除外され、これは売手の運送貨物ではなくして、買手のものである。

C. & F. 及び C. I. F. 売買においては、売手が荷主であり、商品の道筋指定をする当然の権利を有すること、F. O. B. 及び F. A. S. 売買に關しては、それを行う権利は売手と買手間の談判、契約及び諒解の事項であることに、凡ての関係者の意見が一致を見た。運賃契約の署名者たる同盟はこのような問題に關係しない。

ある荷主は売買契約の全部を F. O. B. 条件で行く、ある荷主はこのような条件の取引を全然せず、ある荷主はそれを主として F. O. B. 条件でなし、又ある荷主は主として C. & F. もしくは C. I. F. 条件で売買を行うなど一様ではないが、この貿易において行われる運送の約五〇パーセントが F. O. B. 条件の売買契約であると見積られ、それは確に重要である。売買取引きについて特殊な条件を結び、又 F. O. B. 売買契約において商品の道筋指定を支配することを外国の買手に許容するかそれともしないかについて、輸出商は夫々異つた理由を有つてゐる。

更に運賃契約は、外国の買手が商品の道筋指定を主張し、売手が盟外船によるかゝる道筋指定を許容する F. O. B. 売買を包含するかそれとも除外するかの問題については、運賃契約の中にはなんら言及されていない。

最終的には、道筋指定は買手と売手間の契約事項であることに意見の一致を見たのであるが、ある運賃契約の署名荷主は、買手がより低廉な運賃を入手すべく三井船による商品運送を指示して来た場合には、この要求に服さなければならぬといふ述べているが、然し運賃契約の中には、低運賃が他所で取得される時には、この条件は適用しないと言

う但書はない。売買がそれを正当とする程大きくもしくは重要でない限り、三井船によつて運送せよとの買手の要求に應じないであろうとある荷主は言つてゐるが、運賃契約は売手に対する運送貨物の大きさもしくは重要性にはなら言及していない。又ある署名者は、たとい売買契約の喪失になつても、かゝる要求に應諾しないであろうと発言している。同盟によつて達成されるサーヴィスと運賃の安定は特殊な場合の一時的な利益以上に重要であると言ふのがその理由である。更にある者は、運賃契約に署名する際、売買条件に関係なく同盟船によつてその運送に貨物全部を運送指定することに言質を与えたものと理解してゐる旨陳述した。

運賃契約の中には、署名荷主が、彼及び買手に満足を与えるような運送貨物の売買契約を結ぶことを妨げる何物もない。商品は盟外船による道筋指定をなし得る旨の条件が売買契約に含まれてゐる場合、それが運賃契約の違反になるか否かと問題である。もしそれが違反でなければ、売手は、全 F. O. B. 売買契約においては、盟外船による道筋指定を許容することを承諾し得るであろう。そうなれば、非署名の買手に契約運賃制の利益を取得しもしくは彼が選択する盟外運送人を愛顧し、かくして運賃契約から本貿易における重要な部分を除外することになる。運賃契約の中には、それは運送貨物の重要部分に適用しないとか或は適用するように意図されてゐないことを示す何物もない。もしそのような意図があるならば、それは運賃契約の中に表示されるべきであつたろうが、然し現にそこには見出されない。

運賃契約に署名する荷主の狙いの一つは、その排他的愛顧の代りに同盟によつて確保される契約運賃を取得することにある。その輸出運送の全部が同盟船でなされない時には、その結果は定額損害賠償の賦課と非契約運賃の適用である。もし署名荷主が運賃契約条件の結果に不満であるならば、その第十二条の規定に従つて、それを廃棄することができ、爾後同盟船を利用するかそれとも彼の選択する盟外船を使用するか、それは彼の自由である。

当事者の権利義務は運賃契約の条件によつて決定されるが、この運賃契約には F. O. B. 売買に関する例外乃至制限はなんらない。いかなる売買条件によるにせよ問題たる運送は運賃契約の意味における署名荷主の運送である。なんらかの目的で、買手の名前で運送し、買手の代理人として運送して、以て買手に盟外船による道筋指定を命令する

のを許容することに彼が同意すれば、それは運賃契約違反回避の手段に外ならない。ある荷主は、買手により低廉な運賃を入手させるべく、三井船による運送を指示したことを認めた。署名荷主が運賃契約に違反したことが認定された時には、同盟は処罰規定を適用すべきであつた。運賃契約は遵守され、もしそれが彼等に不満足であれば、当事者に氣に入るように修正され、勵行され、さもなければ廃棄さるべきものである。

本貿易における契約運賃制の採用に反対である旨誰一人証言しなかつた。契約運賃制を有効ならしめるのは荷主運賃契約であつて、この貿易におけるその使用は太平洋沿岸歐洲同盟において既に認可されている。そこでは、海事委員会は「契約運賃制は、同盟の存続、サーヴィスの頻繁性、信頼性及び安全性並に運賃の均等性と安定性を確保する爲めに、本貿易においては必要な慣行である」と謳つてゐる。そこで考察された荷主運賃契約の文言はそれによつて網羅される運送形式に關しては、現在のもと同じであつた。

これを要するに、本審判手續における証拠に基づいて、荷主運賃契約は、商品の買手と売手間の売買契約条件に關係なく、署名荷主が本貿易で輸出向けに売却する商品全部を網羅すると解釈するのが妥当であると決論される。

吟味すべき第二点は申立書の中で主張され、論争中陳述された強制の問題である。申立人代理店のサンフランシスコ事務所の支配人 Slevin の証言によれば、運賃契約についての同盟の解釈は三井船によつて商品を運送する荷主の態度の変化及び恐怖を惹起した。この恐怖は一隻当りの積載数量の減少に反映されたが、同盟船も亦同期間一隻当り減少した貨物を運送した。又彼は、同盟の活動は三井船によつて商品の道筋指定をする歐洲在の買手の能力に影響を及したと言う報告を歐洲の申立人代理店から受取つた旨陳述し、これに關連して、三井船に予約されたと報ぜられて、同盟及び荷主の圧迫によつて同盟船に転移されたと報ぜられる船積みの一つを想起したが、然し言及した活動乃至出来事に關してはなんらの裏書きする材料も提出されなかつた。

いずれの側の参考人も一人としていかなる強制についても知つてゐるとは証言しなかつた。運賃契約に關する同盟の解釈を署名者に強制せんとしての同盟の行動は署名者の強制に等しく、かくして外國の買手から F. O. E. 方式の

売買において運送人を指定する荷主としての権利を奪取つたと言う申立人の主張は証拠的に裏付けられず、又同盟は運賃契約の条件を履行するに当つてはその義務以上のことはなにもしていなかつた。本審判手続における証拠は、申立ての中で主張された強制の存在、或は申立人は損害を被り、損害賠償を受ける権利があることを立証し得なかつた。

以上諸事実の綿密な考察に基づいて、審判官 A. L. Jordan は次のような最終的決論を下した。

被審人は、一九一六年の Shipping Act の第十四条(三号)、十五条、十六条及び十七条に違反して、外国の買手及び荷受人に、彼等が合衆国において F. O. B. 乃至 F. A. S. 条件で購入した商品を排他的に同盟船によつて運送することを強制し、かくして買手及び荷受人から申立人の船で商品を送送する権利を奪取することはなかつたものと認定される。

申立人は、損害を被り、損害賠償を受ける権利があることについて立証しなかつたものと認定される。よつて申立ては棄却さるべきである。

(註)

第十四条(三号)一般海上運送人 (common carrier by water) は、直接的にもしくは間接的に、旅客もしくは貨物の運送に関して、次のことをしてはならない。

三、荷主が他の運送人を愛顧しもしくは不公正な取扱いを非難する申立てを行い又は他の理由で、利用し得る積載設備を拒絶しもしくは拒絶すると威嚇して荷主に報復し或は他の差別的もしくは不公正な手段に訴えること

第十五条 一般海上運送人は、他の運送人との (イ) 貨物運賃もしくは旅客運賃の決定或は調整 (ロ) 特別運賃並に設備或は特権もしくは便益の授受 (ハ) 競争の統制、調整、回避もしくは破壊 (ニ) 収益、損失もしくは貨物の共同計算或は配分 (ホ) 寄港地の割当てもしくは港相互間における航海回数、制限或は他の方法による調整 (ヘ) なんらかの方法による、貨物もしくは旅客の運送量の制限或は調整 (ト) 排他的、優先的もしくは協同的活動契約の設定に関する協定或はその修正

もしくは廃止の正確な写し又は、口頭の場合には、正確にして完全な覚書を、船舶院 (shipping board) に直ちに提出しなければならぬ。本条における協定なる語は諒解 (understanding)、同盟 (conference) 及び他の取極め (arrangement) を含む。

船舶院は、運送人、荷主、輸出商、輸入商もしくは港の夫々の間、或は合衆国からの輸出商とその外国の競争者との間に於いて、不当に差別的でありもしくは不正であり、又は合衆国の商業に損害を及し或は本法に違反すると院が認める協定又はその修正もしくは廃止を、以前既に認可されていると否とに拘らず、命令によつて、否認し、取消しもしくは修正することができ、又他の協定、修正もしくは廃止を承認する。

本条の下に適法な協定、修正もしくは廃止は、一八九〇年七月二日に裁可された「取引及び商業を不法なる制限及び独占より保護する法律」(An Act to Protect Trade and Commerce Against Unlawful Restraints and Monopolies) の適用から除外され、而して……。

第十六条 一般海上運送人が、単独で或は協同して、直接的にもしくは間接的に、次のことをなすのは違法である。

一、特定の人、地域もしくは特種な貨物に対して、いかなる点においても、不当なもしくは不合理な特惠乃至便益を供与し、或は特定の人、地域もしくは特種な貨物に、いかなる点においても、不当なもしくは不合理な不利益乃至不利を被らしめること

二、虚偽の運賃請求書の作成、虚偽の等級表の適用、虚偽の検査、虚偽の重量報告により或は他の不当なもしくは不正な手段によつて、現に運送人の航路上に設定され、実施されている正規の運賃よりも低い運賃で貨物の運送を誰かに入手せしめること

三、競争運送人に対して、船舶もしくは貨物について、運送人が供与されているような有利な保険料を与えないよう、海上保険会社もしくは海上保険業者又はその代理人を勧誘し、説得し、或は他の方法で影響を及ぼすこと

第十七条 外国貿易に従事する一般海上運送人は、荷主もしくは港の間において、或は外国の競争者と比較して合衆国の輸出商に不当に不利な運賃、料金もしくは手数料を請求し、課徴しもしくは徴収してはならない。船舶院がかかる運賃、料金もしくは手数料が請求され、課徴されもしくは徴収されていると認める時には、かかる不当な差別取扱いはしくは不利益を是正するに必要な程度にこれを修正し、又運送人がかかる不当に差別的もしくは不利益な運賃、料金もしくは手数料を請求し、課徴し

もしくは徴収するのを中止するよう命令を発することができる。

右は争点に直接関連する部分のみを抜萃したものである。

四、結

同様に盟外船積特免条項に関する論争ではあるが、日本復航運賃同盟の場合と太平洋岸歐洲同盟の場合とでは、幾分か事情を異にしている。前者においては、F. O. B. 売買の場合、外国の買手がその商品を送送する為に盟外船を指定すれば、このような船積みは契約から除外され、荷主は何らの罰則を適用されずにこれをなし得る旨が一応明示されておるので、こゝではかゝる船積みに關して予め同盟の許可を得る必要有りや否やについて疑義が残つてゐるに過ぎない。然しながら後者にあつては、荷主は契約運賃が適用される全運送貨物を同盟運送人の船で託送すべきことを規定してゐるだけで、この場合、F. O. B. もしくは F. A. S. 売買の商品に適用されるか否かについては一言も触れてゐないところから、これは荷主運賃契約から当然除外されてゐるとなす見解といやそれも網羅されてゐると言う主張とが争われている。

先ず問題を日本復航運賃同盟にのみ限定して吟味してみよう。三井船舶のごとく、「緊急もしくは他の特別な事情の場合には、地方議長は盟外船による船積みを許可する」という文言と「もし外国の買手が、F. O. B. 船積みの場合、船積みのなされる船を指定するならば、又もし同船が日本復航運賃同盟のメンバーでない運送人によつて運営されてゐるならば、そのような場合には、かゝる船積みは本契約から除外され、荷主は罰則を受けることなくして自由に船積みをなすことができる」という文言とを分離して貨物運送契約第六条を読めば、F. O. B. 売買で外国の買手が盟外運送人を指定すれば、荷主は何ら事前手続きを要しないで自由に盟外船積みが可能となり、これに対して同盟側のごとく、前の文言と後の文言とを関連させて同条を解釈すれば、F. O. B. 売買で外国の買手が盟外運送人を指定しても、予め同盟の許可を得ない限り、契約に抵触しないで盟外船積みを行うことは不可能となる。三井船舶の主張

が是であるか、それとも同盟側の解釈が当を得ているか、純法律的な検討は暫く措き、本運送契約設定時の事情を尋ねてその趣旨が奈辺に存するかを究明しよう。太平洋戦争後、外国の買手が我が国に滞在した為め一時 F. O. B. 輸出が本邦輸出に大きい比重を占めていた特殊事情を背景とし、米國占領行政の影響を強く受けていた当時の公正取引委員会の勧告によつて、この規定が挿入されたことが指摘されている。このような経緯から判断すれば、運送契約第六条の下では、外国の買手が、F. O. B. 売買契約の場合、盟外運送人を指定するならば、荷主は盟外船によつて自由に運送できると解するのが穩当である。而して公正取引委員会が日本復航運賃同盟の貨物運送契約第六条の改訂案に對して否定的態度を取つた所以も、その後の事態の変化には比重を置かないで、依然として、契約運賃制設定當時の特殊事情を背景とする制定趣旨に依拠していることが想像される——尤もこれと適否の問題とは勿論別であるが——。

太平洋沿岸歐洲同盟事件にあつては、荷主運賃契約が F. O. B. 売買を含むか否かについて明示していないところから三井船舶は外国の買手が運送人を指定する F. O. B. 売買はこれにより当然除外されるものと主張し、他方同盟は本契約には F. O. B. 売買契約を含む凡ての運送が網羅されると解釈し、こゝでは日本復航運賃同盟の場合よりも一層広範圍の論争余地が残されている。太平洋沿岸歐洲同盟においては日本復航運賃同盟の場合のように、運賃契約の本条はいかなる趣旨で作成されたものであるか、これを明らかにする資料的裏付けもない。そこで連邦海事委員会は己むを得ず主として純理論的に解釈して、その適否について一応の判定を下したものと見ることが出来る。なる程、理論的解釈も是非を認定する方法の一つではあるが、然しながらこれだけでは合理的な解決は到底不可能である。それ以前にもしくはそれと併行的に法律外的な要因例えば取引の慣行乃至事態に充分考慮を加える必要があることを牢記しなければならぬ。

そこで前記の特殊事情を捨象し、又純理的解釈のみに拘泥しないで、改めて海運同盟の本質に即してこの問題を一般論として考察してみよう。海運同盟收定委員会 (Royal Commission on Shipping Rings) がその報告書で指摘しているごとく、海運同盟は特定の一航路もしくは数航路において運送上の競争を規制もしくは制限する目的で以て組

織される。排他的手段の一つとして曾ては運賃延戻制を採用していたが、これは世界の主要航路の多くにおいて或は法的に或は實際的に同一同制の不採用を補助金交付の条件とする一不可能となつたので、これに代るものとして契約運賃制が使用されることとなり、現在ではこれが排他的手段の主流をなしつつある。同盟はこれに訴えて契約荷主の取扱貨物の盟外船への流入を阻止し、その結果盟外配船の持続を困難にし、最終的には盟外船をして同航路より撤退せしめんとする。もし F. O. B. 売買のものは無条件に契約より除外されるとすれば、同盟の契約運賃制設定の効果はかなり減殺されることを免れない。勿論同盟としては完全な契約運賃制を実施するのが理想であらう。たとい条件付であつても同盟が F. O. B. 売買契約を契約より除外することを承認するのは、ある程度の譲歩を示す。この譲歩が盟外運送人 (outsider, Aussenseiter) に悪用されることを防止する爲めに、F. O. B. 条件なることを確認するに足る文書を提出するよう同盟が荷主に要求する措置はあながち無理とは言ひ得ないであらう。

然しながらこれに関連して猶配慮すべき点が残されている。本邦の海上運送法も合衆国の Shipping Act も共に、海運同盟の組織自体はこれを原則的に是認しているが、荷主、盟外運送人等を不当に抑圧するような同盟の措置については、これを規制する権限を公正取引委員会及び連邦海事委員会に夫々猶残していることは既に述べたところである。これよりして、排他的手段たる契約運賃制についても内容的に吟味されることは勿論である。同一同制については届出を要しないという考え方が業者の一部にあつたが、米国においては一九五二年十一月に一般指令第七六号 (General Order 76) が公布されて以来、この点は明確になつた。海運同盟がその開発、維持乃至發展に多大な有形無形の犠牲を払つて築上げた地盤に、新規の同業者が加入を申込んだ場合、採算的にも又感情的にもこれを受入れることに難色を示す同盟の態度は充分諒解できるところであり又もつともであると思われる。とは言え、これは加盟申入れを全面的に拒否することを正当化するものでは決してない。この間に適当な判定を下す任務を有つ取締機關の苦心もここにある。規則的サーヴィスを行わんとする意思と能力を有する海運業者の加盟を拒否する所謂制限加入制 (closed membership) を採用しつつ、厳格な契約運賃制に訴えることは運送人に酷に過ぎはしないであらうか。これに反しつゝ、同盟側は、新規の加入申込みを原則的に許可する所謂任意加入制 (open membership) を採用し、その加盟を

承諾するのに客でないにも拘らず、同運送人自身の考えと都合でこれに加入せず、飽くまで盟外配船を継続せんとする場合には、このような強硬措置に訴えることも必要悪として恕すべき点があると認めるのは無理であろうか。

最後に荷主の在り方について一言触れておこう。海運同盟の存在、更には契約運賃制の実施によつて得られる運賃安定の利益を享受する荷主は、道義的に同盟に協力すべきでありそこに一定の限度のあることは勿論であるが、又それは長期的には自己にとつても有利である。されば、たとい F. O. B. 売買であつても、運送船を指定する権限を外国の買手より委任されるように取極め、又もしそれが成功しなかつた時には、彼に同盟船を使用するよう勧誘する努力を荷主は払つてしかるべしではなからうか。

(一九五六・一・一〇)

(附記)

合衆国関係の資料に現われる術語の翻譯についてはできるだけ我が国の実情に合致するように、検討して適確を期したのであるが、不適當もしくは思わざる誤謬を犯しているかもしれない。これは今後の研究によつて漸次補正乃至訂正して行くつもりである。